

Аналіз динаміки макроекономічних показників туристичних перевезень на внутрішніх водних шляхах України

Позитивним напрямком у співробітництві з ЄС та на основі орієнтирів національної транспортної політики України щодо розробки стратегії розвитку річкового транспорту є включення його у систему мультимодальних перевезень та до мережі пріоритетних транспортних маршрутів. Це є доцільним, у першу чергу, на підтримку необхідності впровадження державної політики України як транзитної держави та з огляду важливості у сьогоденні імплементації до національного законодавства норм європейського права у сфері внутрішнього водного транспорту. На сучасному етапі розвитку економіки України, перед вітчизняними підприємствами водного транспорту постає проблема формування динамічного попиту на послуги щодо транспортування туристів водними шляхами України. Сьогодні водний сектор транспорту потребує оптимізації діяльності річкових та морських портів, модернізації пасажирського флоту та заходів щодо якісного обслуговування туристів.

Метою дослідження є аналіз макроекономічних показників галузі у контексті розвитку ринку туристичних перевезень на річковому водному транспорті. Для дослідження макроекономічних показників інституційного транспортного сектору економіки та їх впливу на розвиток національного туристичного ринку, використовувалися Методологічні положення з організації державного статистичного спостереження зі статистики водного транспорту (Наказ Державної служби статистики України від 06.05.2016 № 70), які визначають систему показників та інструментарій статистичного спостереження. А саме на державному рівні: зведена інформація за видами перевезень (морські перевезення, річкові перевезення) та видами сполучення (каботажне (внутрішнє), закордонне (міжнародне), між іноземними портами), по країні в цілому, у розрізі регіонів; показники щодо обсягів

пасажирообороту, кількості перевезених пасажирів водним транспортом за видами сполучення.

Україна має досить високий судноплавний потенціал річок - довжина водних шляхів, придатних для експлуатації, складає близько 6,2 тис. км. Основними судноплавними шляхами залишаються р. Дніпро - 1,205 тис. км та (його притоки р. Десна – 520 км і р. Прип'ять – 60 км, р. Дунай - 160 км та частково р. Південний Буг – 155 км). На водних шляхах України розташовано 12 річкових портів, які мають інфраструктуру для обслуговування туристичних перевезень. Проте держава, маючи розгалужене річкове покриття, займає аутсайдерські позиції серед країн із найменшою часткою перевезень річками – менше 1% .

За останні роки внутрішні водні шляхи українських річок за показником гарантованих глибин неповністю відповідають вимогам щодо безпеки судноплавства. Регулярне водне сполучення з Білоруссю у верхній течії р. Дніпро та р. Прип'ять, рух по р. Десна практично припинилися, що пов'язано з обмілінням згаданих річок у цьому районі. У 2014 році ресурсний парк річкових суден України складав 1 648 од., 20 % з яких непридатні до експлуатації.

Аналіз проблем розвитку галузі показав, що для успішного функціонування ринку, необхідним є комплексний розвиток усіх елементів пасажирського судноплавства і відповідної йому інфраструктури, кооперація з туристичними операторами та розробка маркетингових заходів. Серед основних проблем галузі, на наш погляд, найбільш вагомими є недостатні обсяги залучення інвестицій щодо модернізації портової круїзної та туристичної інфраструктури, у будівництво сучасного круїзного флоту. Так, інвестиції у сфері водного транспорту у загальному обсязі капітальних інвестицій галузі у 2016 р. склали 233,8 млн. грн. або 9%.

Як свідчить світовий досвід, сучасні транспортні послуги є невід'ємною складовою здійснення подорожі, умовою розвитку туризму і належать до основних послуг туристичної галузі.